il tender

notiziario della sat dlf udine

Numero 54 Anno 14 (3) Settembre 2009

Ferrovie e gite SAT

Una camminata in Val Rosandra

Sabato 25 aprile abbiamo organizzato una camminata lungo l'ex ferrovia Trieste-Erpelle oggi trasformata in pista ciclo-pedonale. L'idea è nata dopo la visita alla mostra organizzata presso il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio nel 50° anniversario della sua chiusura come occasione per la scoperta di questo tracciato meraviglioso ed ha visto una numerosa quanto inaspettata partecipazione da parte di soci, famigliari ed amici per un totale di 26 persone.

La ferrovia Trieste-Erpelle, detta anche della Val Rosandra dall'omonima valle attraversata, fu concepita dalle kkStb (le Imperial-regie Ferrovie dello Stato Austriaco) per non pagare il pedaggio chiesto dalla Südbahn (la Meridionale) per il transito sul tratto da Trieste a Divaccia dei treni della kkStB diretti a Vienna ed in Istria ed anche per accorciare il percorso tra le due località ottenendo così un risparmio di carbone. La concessione alla sua costruzione fu rilasciata dal governo austro-ungarico nel 1882 ed i lavori, una volta completati i progetti esecutivi, cominciarono nel 1885. L'apertura all'esercizio avvenne il 5 luglio 1887. Con la costruzione di questa linea venne anche creata la seconda stazione di Trieste, denominata Sant'Andrea, che fu poi spostata nel 1906 più a nord ed unificata nella nuova stazione denominata Triest Staatbahnof, capolinea della Transalpina, che assunse infine il nome di Campo Marzio. La ferrovia era lunga 20 km ed aveva una pendenza media del 25‰ con punte del 33‰ per superare un dislivello di 489 metri. Le stazioni erano Trieste Sant'Andrea, Sant'Anna, San Giuseppe, Sant'Antonio, Sant'Elia ed Erpelle sulla linea Divaccia-Pola. Con l'apertura della Transalpina la linea perse molta della sua importanza e durante la prima guerra mondiale fu usata solo per i trasporti militari. Nel 1920 con i trattati di pace la ferrovia passo all'Italia e nel 1930 fu data in gestione alle FS. Dopo la seconda guerra mondiale gli ultimi 5 km della linea passarono in territorio jugoslavo, cosicché S. Elia divenne praticamente il capolinea della ferrovia in quanto gli jugoslavi impedivano il passaggio dei treni italiani sul loro territorio. Nel 1955 c'era solo una coppia di treni che percorreva l'intera linea. Quando infine gli jugoslavi chiusero e smantellarono la tratta Sant'Elia-Hrpelje (Erpelle) la linea perse ogni sua funzione ed il 31 dicembre 1958 l'esercizio venne sospeso. Il primo gennaio 1960 fu dichiarata la sua soppressione, mentre il decreto di chiusura fu promulgato nel 1961 e lo smantellamento avvenne nel 1966.

Su questa ferrovia hanno operato locomotive a vapore dei gruppi 475, 476, 728, 729 (tutti ex kkStB), 740 ed 875; le manovre nella stazione di Trieste Campo Marzio erano affida-

L'ex stazione di Sant'Antonio-Moccò nei pressi della quale ha preso il via la camminata della SAT (foto C. Canton)

L'ex ferrovia Trieste-Erpelle oggi si presenta così; pista ciclo-pedonale (foto D. De Anna)

Ciò che resta della stazione di Sant'Elia (foto D. De Anna)

te alle locotender del gruppo 835. Dal 1939 hanno prestato servizio anche le automotrici ALn 556.
In tempi recenti è stata trasformata in pista ciclo-pedonale.

Cippo chilometrico posto a Draga Sant'Elia (foto C. Canton)

La pista ciclabile inizia a Santa Maria Maddalena in quanto del primo tratto non rimane quasi nulla (addirittura ci hanno edificato sopra) ma noi abbiamo preferito partire nei pressi di San Giuseppe della Chiusa per poter compiere i circa 10 Km fino a Erpelle (in Slovenia) in 2,5/3 ore. La pista ha le caratteristiche di una strada sterrata e fatta eccezione per alcuni ponti demoliti possiede ancora le opere d'arte originali. L'unica perplessità è la coesistenza di bici e pedoni che si ostacolano a vicenda soprattutto se le prime vanno a forte velocità. La prima stazione che incontriamo è quella di Sant'Antonio-Moccò abitata da privati ed esteticamente in condizioni non buone. Il vasto spiazzo di ghiaino rende riconoscibile il vecchio piazzale con tre binari passato il quale inizia una lunga livelletta al 29‰ con sulla destra un bel panorama sul paese e la zona industriale. Successivamente si inizia ad entrare nella vera e propria Val Rosandra caratterizzata da un paesaggio carsico del tutto particolare: l'impressione è di essere fuori dal mondo in uno scenario da favola e stupisce che pochi minuti prima si vedesse il porto e le fumate della ferriera di Servola. Inizia quindi il tratto con una sequenza di gallerie non particolarmente lunghe che alternano strapiombi mozzafiato. Si giunge quindi alla famosa "esse" di Draga Sant'Elia necessaria per superare l'orografia del terreno e il forte dislivello. All'inizio di questo tratto sulla destra si vedono i cippi del confine che passa rasente alla linea; questo nel dopoguerra costringeva i passeggeri a sedere dalla parte opposta per evitare gli spari dei graniciari Jugoslavi. Giunti alla stazione di Sant'Elia si viene presi dallo sconforto nel vederla in condizioni pietose di abbandono e ci si chiede per quanto possa reggere ancora. Da notare che questa stazione si trova ad una certa distanza e ad una quota molto più alta rispetto al paese di Draga, che tra l'altro è situato al centro della esse e perciò sfiorato dalla linea; ciò costringeva ad una buona camminata i passeggeri dell'epoca; soprattutto viene da pensare alla fatica delle donne che coi pesanti bidoni del latte prendevano il treno per andare a venderlo a Trieste! 350 metri dopo si incontra il confine di stato ormai ridotto ad un semplice cartello e la valle si fa più verde ed ampia; poco in alto la chiesetta di Sant'Elia è pure essa piuttosto lontana dalla stazione. Dopo un percorso meno suggestivo rispetto alla prima parte si giunge sulla statale per Capodistria che a sua volta passa sotto l'autostrada che di fatto interrompe l'ultimo tratto della linea. L'unica traccia rimasta in prossimità della stazione di Erpelle è un tronchino lato Capodistria usato per rimessare carri cisterna. Mezzo chilometro a piedi lungo la strada ci ha condotto nel centro di Erpelle dove abbiamo pranzato a pochi passi dalla stazione. Nel pomeriggio alcuni di noi sono rientrati sempre a piedi lungo la ferrovia mentre altri hanno preferito restare in stazione ad osservare un po' di traffico e rientrare in macchina al punto di partenza. Ci ha particolarmente impressionato l'enorme traffico merci alimentato dal porto di Capodistria da/verso Lubiana e il nordeuropa soprattutto se si pensa che è una linea tortuosa a semplice binario; il confronto con la nostra Pontebbana è stato impietoso. Qui abbiamo potuto attraversare binari, fotografare treni e camminare fino ad una Taurus rimessata più avanti senza che nessuno dicesse nulla: a Villa Opicina saremmo stati come minimo fermati dalla polizia!
Sono rimasti tutti molto soddisfatti da questa gita che è stata affrontata senza difficoltà anche dai bambini e che consigliamo a tutti nel periodo migliore da marzo ad ottobre.
Un unico rammarico: non poter più vedere una 476 o una ALn 556 arrancare sulle dure rampe di questa meravigliosa linea.

Daniele De Anna

La stazione di Hrpelje-Kozina (Erpelle-Cosina) sulla linea Divaccia-Pola, ex capolinea della Trieste-Erpelle. Da qui si dirama anche la linea per Capodistria (foto C. Canton)

In gita col Treno Blu

Il 1° maggio abbiamo effettuato una gita sul lago d'Iseo utilizzando la dismessa linea Palazzolo sull'Oglio-Paratico/Sarnico, detta "Ferrovia del Basso Sebino", con il cosiddetto "Treno Blu" che in quel giorno era con trazione a vapore e partiva da Bergamo. In testa c'era la 625.177 con dietro un convoglio di 9 pezzi formato da 2 bagagliai, un carro officina, un carro merci Hcs-uvy, 2 carrozze Centoporte, una carrozza Az 10000, una carrozza Bz 32000 ed una Corbellini. Dopo aver fatto manovra di inversione sul binario per Paratico/Sarnico siamo partiti alla volta delle località lacustri. Il materiale è di Trenitalia condotto da personale Trenitalia con la collaborazione del gruppo ALe 883, mentre la controlleria e l'assistenza a bordo è svolta dai volontari della FTI (Ferrovie Turistiche Italiane). La linea è di RFI ed è gestita a spola; è lunga circa 10 km ed è praticamente pianeggiante. Fu costruita su richiesta di alcune industrie operanti sul lago d'Iseo per avere un collegamento con la Milano-Venezia. I lavori di costruzione iniziarono nel 1874 dalla società Gregorini, Cicogna & Mazzuchelli che ne aveva assunto la concessione. Dopo alcuni ritardi ai lavori la linea fu inaugurata il 31 agosto 1876 e l'esercizio, ancora provvisorio, fu affidato alla SFAI. A causa di questi ritardi la società concessionaria non fu in grado di rispettare gli impegni, così nel 1879 fu costituita una nuova società, la Società Anonima per la ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo, che portò a termine i lavori ed ottenne la concessione definitiva l'anno successivo. Nel 1911 la gestione fu assunta dalle FS. Caratteristica di questa breve ferrovia era il trasporto dei carri merci su chiatte che attraversavano il lago per raggiungere le ditte poste sulle sue rive. Durante la seconda guerra mondiale fu più volte bombardata. Nel tragico, per le ferrovie secondarie, 1966 fu soppresso il servizio viaggiatori, mentre quello merci continuò ancora fino al 31 gennaio 1998. Dal 1994 l'Associazione FBS - Ferrovia del Basso Sebino gestisce il traffico turistico del Treno Blu.

L'arrivo a Palazzolo del treno a vapore partito da Bergamo con la 625.177 (foto D. De Anna)

Ritornando al treno del primo maggio la sua velocità è stata stimata attorno ai 50 km/h. A bordo il treno era al completo con circa 300 passeggeri, tra cui molte comitive. Alla stazione di Paratico-Sarnico si può ancora notare il raccordo per imbarcare i carri sulle chiatte, ovviamente non più utilizzato. Con una breve passeggiata siamo passati dal paese di Paratico sulla sponda bresciana a Sarnico su quella bergamasca attraverso il ponte che si trova allo sbocco del fiume Oglio dal lago d'Iseo. Da qui con il traghetto siamo giunti a Clusone dove era previsto il pranzo in ristorante. Nel pomeriggio, sempre in traghetto, abbiamo attraversato il lago giungendo ad Iseo dove c'erano due ore a disposizione per la visita della splendida località. Alcuni di noi hanno preferito andare in stazione dove non è passato neanche un treno in quanto la domenica il servizio è molto scarso; in compenso le strade erano intasate dalle auto dei gitanti domenicali! Abbiamo così deciso di andare a vedere dall'esterno il deposito delle Ferrovie Nord Milano che è anche il deposito centrale per i mezzi diesel: oltre alle varie automotrici tipo ALn 668 e 663 c'erano infatti le loco D 753 "occhialute" di cui una in livrea Del Fungo Giera probabilmente ceduta alle Nord. Col traghetto siamo quindi rientrati a Paratico dove il treno ci attendeva per rientrare a Palazzolo; qui dopo aver manovrato ha agganciato in coda la E 645.104 in livrea verde magnolia per la spinta fino a Bergamo. In stazione a Palazzolo c'è anche il D 143.3002, noto col soprannome di "bombardone", assegnato dal 2006 al gruppo ALe 883 non funzionante. Il resto dell'estate questi treni sono effettuati con automotrici diesel e si può scegliere tra vari "pacchetti tutto compreso" con diversi giri del lago e anche la possibilità di pranzare a bordo.

Il deposito di Iseo delle Ferrovie Nord Milano (foto D. De Anna)

Viene da constatare come qui, al pari di altre zone d'Italia, tutto sommato si riesca a fare un discreto numero di treni storici con la collaborazione delle stesse FS, mentre sembra che dalle nostre parti questo sia praticamente impossibile!

Daniele De Anna

La D 143.3002 ricoverata su un tronchino della stazione di Palazzolo (foto D. De Anna)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

La giunta regionale ha stanziato all'inizio di luglio 1,346 milioni di euro a favore della società Alpe Adria S. p.A., costituita dall'Autorità portuale di Trieste, da Trenitalia e dalla finanziaria regionale Friulia, per i servizi Ro-La Trieste-Salisburgo, Gorizia-Padova e Gorizia-Verona. In seguito alla fine di agosto ha stanziato un altro milione e mezzo di euro a favore della stessa società Alpe Adria per spostare sulla ferrovia oltre 44.000 tir sulle direttrici di Padova, Milano, Bologna, Bari, Villach, Monaco di Baviera, Ulm e Giengen, che si trova al confine tra la Baviera ed il Baden-Württemberg.
E come annunciato nei numeri scorsi, la regione Friuli Venezia Giulia ha definitivamente stanziato 79 milioni di euro per l'acquisto di 8 nuovi elettrotreni (il tipo però non è ancora stato definito), mentre Trenitalia ne ha messi a disposizione 29 per l'acquisto di 4 convogli Vivalto e per il restyling di 13 carrozze.

Sono previste ristrutturazioni nell'assetto della struttura organizzativa delle ferrovie in regione. Rimarrà solo la Direzione Territoriale Produzione che si occuperà delle infrastrutture, mentre la gestione della circolazione dei treni sarà assunta dal Coer (Coordinamento Esercizio Rete) che avrà sede a Venezia. Sono previste anche riduzioni di biglietterie, dell'assistenza ai viaggiatori e di personale. Il Club Eurostar di Udine è già stato chiuso. I sindacati sono ovviamente preoccupati per queste decisioni prese dal gruppo FS, che si ripercuoteranno sia sui ferrovieri che sui viaggiatori.

Il comitato pendolari della Udine-Gemona, che ha raccolto oltre 2000 firme per richiedere il miglioramento del servizio, la riapertura della biglietteria di Gemona e la soppressione della tariffa regionale integrata treno+ bus, ha ottenuto di essere consultato per la stesura dei nuovi orari e che venga installata una biglietteria automatica di ultima generazione nella stazione. Anche gli altri comitati di pendolari saranno consultati per migliorare il servizio.
Intanto però alla fine di settembre hanno cominciato a circolare le prime indiscrezioni sul nuovo orario invernale: pare che saranno soppressi tutti i treni a lunga percorrenza che interessano la regione. Si sono subito avute proteste, ma Trenitalia ribadisce che l'affluenza su questi treni non è sufficiente per mantenerli in esercizio.

Dopo l'incidente di Viareggio il comune di Udine ha annunciato che bisogna accelerare la dismissione degli scali cittadini, ma ritiene eccessive le richieste delle FS per la cessione delle aree, inoltre non si è ancora trovato un sito dove realizzare un nuovo scalo merci lontano dalle abitazioni e di comodo accesso per gli operatori. In ogni caso le ferrovie hanno ribadito che negli scali udinesi non vengono movimentate merci pericolose.
Anche il sindaco di San Giorgio di Nogaro ha chiesto che il raccordo tra la locale stazione e la zona industriale sia spostato in una zona non abitata visto che quello attuale, dove transitano molte cisterne di gas, passa vicino alle case.
Ad aumentare le preoccupazioni c'è stata poi la perdita di anidride carbonica da 4 cisterne nello scalo Parco di Udine il 2 luglio. Il problema, che ha richiesto l'intervento dei vigili del fuoco, era stato causato da un probabile aumento della pressione all'interno dei serbatoi dovuto al caldo. Per tranquillizzare la popolazione è stato ribadito che non c'era alcun pericolo visto che l'anidride carbonica non è infiammabile, ne esplosiva ed è tossica solo quando satura ambienti chiusi.

La Pontebbana ripresa a Venzone: si notano i binari con massicciata e i nuovi bracci per la poligonazione della catenaria di tipo TAV (foto C. Canton)

Nella tratta Gemona-Carnia della Pontebbana non sono stati sostituiti solo i binari che erano posati sulla piattaforma di calcestruzzo senza massicciata, ma anche le mensole che sostengono la linea aerea. Ora sono del tipo per l'alta velocità.

La Pedemontana è rimasta chiusa per tutta l'estate dal 13 giugno al 6 settembre per lavori di manutenzione e di adeguamento della linea all'esercizio a spola, quindi soppressione dei punti di incrocio ed adattamento del segnalamento. Come già riferito nel numero scorso i sindaci della zona vedevano questa sospensione dell'esercizio come un modo per risparmiare sui costi di gestione visto lo scarso traffico estivo e come nella peggior ipotesi il preludio alla chiusura della linea, fatto smentito sia da Trenitalia che dall'assessore regionale ai trasporti; infatti il servizio è effettivamente ripreso il 7 settembre.

I temporali del 7 e 8 luglio hanno creato problemi sulla linea Venezia-Trieste; il 7 luglio un fulmine caduto tra Portogruaro e Latisana ha danneggiato il blocco contassi, mentre il giorno dopo è stato un albero caduto sulla linea a Ceggia a creare l'interruzione della linea.

I passaggi a livello del raccordo ferroviario tra la stazione ed il porto e la zona industriale di San Giorgio di Nogaro sono stati dotati di illuminazione a led che si attiva all'avvicinarsi del treno per aumentarne la sicurezza.

E' stato proposto di costruire il nuovo teatro di Cividale nell'area della vecchia stazione ferroviaria e di realizzare il museo delle famose marionette “i Piccoli di Podrecca” nel dismesso fabbricato viaggiatori.

Mistero sui binari nella stazione di Udine. Infatti a tarda sera del 12 luglio un macchinista ha scorto una ragazza sulla massicciata nella zona di via Buttrio. Dalle indagini della polizia, la ragazza, un'americana che studia a Perugia e che è rimasta in coma diversi giorni, è caduta dal treno diretto a Trieste. Non si capisce però come può essere caduta visto che le porte delle carrozze si bloccano appena il treno si avvia ed inoltre perché fosse su quel treno considerato che doveva prendere il treno per Venezia dopo aver partecipato al festival reggae di Osoppo. Si presume che la ragazza abbia sbagliato treno e che poi abbia tentato di scendere, ma la stessa non ricorda nulla dell'accaduto.

Nella stazione centrale di Villach (Hauptbahnhof) nel mese di luglio era in corso la sostituzione della palificazione con relativo cambio delle mensole e della catenaria. Inoltre è in costruzione anche un tratto di barriera antirumore. Denis Carlutti

Trainwatching

Il 5 luglio si è tenuta a Mallnitz in Austria una cerimonia per ricordare il 100° anniversario dell'apertura della tratta Bad Gastein-Spittal della linea dei Tauri Salisburgo-Spittal-(Villach). Infatti questa tratta, che comprende la galleria dei Tauri (Tauerntunnel) di 8.371 metri, fu inaugurata proprio il 5 luglio 1909 alla presenza dell'imperatore Francesco Giuseppe.
I lavori di scavo della galleria erano iniziati il 15 settembre 1901 ed erano terminati il 21 luglio 1907; all'inizio furono eseguiti solo a mano con un avanzamento giornaliero di 60-80 centimetri, poi con l'avvento delle perforatrici idrauliche avanzarono molto più velocemente.

La manifestazione è stata abbastanza contenuta rispetto ai canoni austriaci per questo genere di commemorazioni.
Infatti c'è stato solo un treno speciale a trazione elettrica, con la locomotiva 1020 018 in livrea arancione e carrozze Schlieren, proveniente da Villach, dal quale è sceso un attore che impersonava l'imperatore. Era inoltre presente un moderno convoglio Railjet trainato dalla locomotiva elettrica 1116 212 che ha marciato parallelamente al treno storico. Questi due convogli hanno poi effettuato una corsa tra le due stazioni alle estremità della galleria, Mallnitz e Böckstein.
La sera dello stesso giorno è partito dalla stazione di Villach un EC diretto in Slovenia trainato dalla Taurus 541-001 SŽ che presentava la livrea pubblicitaria Alpenkonvention.

Claudio Canton

Il treno speciale per i 100 anni della galleria dei Tauri trainato dalla 1020 018 sosta nella stazione di Mallnitz (foto C. Canton)

I carri Eaos fin dalla loro apparizione erano colorati in bruno o in rosso vagone. Poi gli svizzeri dipinsero alcuni dei loro carri in rosa; dopo alcuni anni tedeschi ed austriaci li fecero in rosso vivo. Per non essere da meno i paesi dell'est hanno iniziato a dipingere i loro Eaos in azzurro/blu e le nostre ferrovie in verde pantone. Sembrava fosse finita, invece gli austriaci hanno iniziato a dipingerli in grigio chiaro, quasi bianco. Esiste anche la versione in grigio con fascia rossa nella parte inferiore della Rail Cargo Austria. Inoltre alcuni carri Eaos austriaci di nuova costruzione mantengono la livrea bruno, ma con due strisce gialle oblique in basso a sinistra dell'angolo del portellone di sinistra. Infine questi carri presentano la marcatura TEN-RIV.

Denis Carlutti

Il convoglio Railjet presente a Mallnitz il 5 luglio 2009 per i festeggiamenti del 100° anniversario della galleria dei Tauri: locomotiva Taurus 1116 212 in livrea Railjet e carrozza pilota Premium denominata Spirit of Innsbruck (foto C. Canton)

Locomotiva 541-001 SŽ in livrea Alpenkonvention in partenza da Villach la sera del 5 luglio 2009 (foto C. Canton)

In Austria si è chiusa un'altra pagina di storia delle ÖBB, infatti con l'inizio dell'anno sono stati radiati tutti i complessi 4010, meglio noti come Transalpin. Costruiti dal 1965 al 1978 in 29 complessi, erano convogli per i servizi di prestigio delle ÖBB. Erano composti da una locomotiva dedicata, 4 carrozze, di cui una ristorante, ed una pilotina. Dal 2000 avevano iniziato un lento declino che si è concluso il 31 gennaio 2009. Ora 10 di essi sono stati venduti ad una finanziaria USA, la RDC, che dopo averli fatti revisionare da una ditta tedesca vuole usarli in Norvegia e/o in Svezia. Il complesso 4010 009 pare invece sia destinato al servizio museale. Denis Carlutti

Sul numero scorso sono stati presentati i servizi Autozug. A completamento dell'articolo si segnala che nella loro composizione ogni tanto sono presenti dei carri porta auto in livrea verde scuro, ovvero nella loro coloritura originale. Denis Carlutti

Il 18 luglio è transitato per Udine un merci con un trasporto eccezionale; era composto da due carri Ks come scudo e da un carro ribassato con carrelli a 4 assi caricato con quella che sembrava una parte di una torre di raffineria. Proveniva da Venezia ed era diretto verso Tarvisio trainato da una E 652 in XMPR graffitata. Denis Carlutti

Il 28 luglio le due locomotive G 2000 33 SF e G 200 36 SF di Railion, hanno effettuato la prima corsa prova dopo l'installazione dell'SCMT sulla direttrice Posto di Movimento di Vat-Gemona della nuova Pontebbana.

La locomotiva G 2000 36 SF in arrivo al P.M. di Vat proveniente da Gemona al termine della corsa prova dopo l'installazione dell'SCMT. 28 luglio 2009 (foto E. Ceron)

L'SCMT è stato installato presso le Officine della SERFER di Udine che ha in appalto dalla Vossloh la manutenzione dei propri rotabili operanti in Italia. Enrico Ceron

Nell'ex squadra rialzo di Udine sono state ricoverate tra la metà di luglio ed i primi di agosto più di una ventina di carrozze tipo UIC-X in livrea XMPR. Provengono da Venezia da dove sono state allontanate per ordine della questura in quanto venivano utilizzate per spaccio di droga e ricovero abusivo. Carlo Pravisano

L'Allegro Johann Strauss del 1° agosto, composto da 8 carrozze ed un bagagliaio, aveva 20 minuti di ritardo e varie carrozze senza aria condizionata, perciò a Udine è stata distribuita acqua minerale ai passeggeri. D. Narduzzi/M. Zamolo

Il 10 agosto è transitato nella stazione di Udine un merci trainato da una E 656 in livrea XMPR composto da 13 pianali FS, ognuno dei quali trasportava due container della "FS Cargo Chemical". Denis Carlutti

Il 12 agosto a Udine Parco era presente un treno cantiere composto da 15 pianali con attrezzature per il trasporto e la posa di binari (anche completi di traversine). La macchina del convoglio (inattiva) era una 211 ex DB. Il tutto era pronto per il trasferimento al traino di una E 656 nei vecchi colori. Denis Carlutti

Il 12 agosto è iniziato, durando poi un mese, un servizio di trasporto legname sminuzzato dal porto di Monfalcone (Porto Rosega) alla ditta Fantoni di Rivoli di Osoppo, che è dotata di raccordo ferroviario. Infatti questa ditta, produttrice di arredi e semilavorati del legno, importa legname anche dal Sudamerica (in questo caso 33.500 tonnellate di pino caraibico del Venezuela) che arriva a Monfalcone via nave. Qui con il nuovo servizio esso è stato scaricato su un convoglio composto da 25 carri pianale delle ÖBB con 3 casse mobili per carro della "Inno Freight DB Cargo". I container, dipinti per la maggior parte in giallo, ma qualcuno anche in bianco, hanno una forma particolare che ricorda vagamente quella dei tender delle locomotive a vapore delle kkStB. La trazione del convoglio, che compiva un viaggio di andata e ritorno al giorno era affidata alla In-Rail. E' stato calcolato che con il trasporto via ferrovia sono stati tolti dalle strade 1200 TIR.
Anche l'acciaieria ABS di Cargnacco ha trasportato via ferrovia, sempre tramite la controllata In-Rail, un carico di rottami ferrosi arrivati via nave al porto di Trieste. Denis Carlutti

Il 6 settembre a causa di lavori che hanno interessato il P. M. di Vat la Pontebbana è rimasta chiusa, pertanto l'EC 31 Allegro Johann Strauss è stato deviato sulla Pedemontana.

L'Allegro deviato in Pedemontana il 6 settembre 2009 transita nella stazione di Maiano con in testa una doppia di D 345 (foto L. Klobas)

Alla sua trazione sono state destinate due D 345 in livrea XMPR della rimessa di Gorizia in quanto i D 445 per il loro carico assiale non sono ammessi sulla Gemona-Sacile. Non essendoci così possibilità di fornire corrente le carrozze erano prive di climatizzazione. Michele Saro

L'11 settembre è transitato in stazione a Udine, con 45 minuti di ritardo, un treno espresso straordinario diretto a Lourdes. Proveniva da Košice in Slovacchia instradato via Bratislava-Kittsee-Udine-Milano. La composizione era di 14 carrozze tutte slovacche: 3 letti, 10 cuccette di 2ª classe ed una mista 2ª classe/bagagliaio. La trazione era affidata alla E 656. 064 in livrea XMPR. Denis Carlutti

Il 19 settembre è transitato a Bivio Vat un merci di container diretto a Tarvisio con alla trazione, dopo molto tempo di assenza, una locomotiva di Rail Traction Company, la 189. 016 RT. Denis Carlutti

Il 24 settembre è transitata a Bivio Vat proveniente da Tarvisio la locomotiva Bombardier Traxx 140 delle FNM Cargo E 483.105 NC.
La curiosità è che uno dei due macchinisti era tutto sporto dal finestrino intento a fotografare il materiale presente nel piazzale dell'officina Serfer, tra questo c'erano ben 6 Vossloch 2000. Denis Carlutti

Per tre settimane durante il mese di settembre la locomotiva da manovra 245.6017 è stata ricoverata davanti alla nostra carrozza. Si presume fosse guasta ed in attesa di essere portata in officina. (foto C. Canton)

Giallo tra i binari saluzzesi!

Causa il rinnovo dell'armamento della linea Saluzzo-Savigliano nonché del piazzale di stazione, dal 22 luglio sono presenti nella stazione di Saluzzo diversi mezzi specifici, nella caratteristica livrea gialla. Quelli non dotati di motore sono trainati da quattro locomotive diesel ex CD, di produzione Skoda. Su questi mezzi sono ancora presenti diverse scritte originarie (es: palivo = carburante). Presenti anche un paio di autoarticolati per il trasporto della ghiaia per la nuova massicciata. Ogni mattino il treno dei lavori parte verso le 8.00, dopo l'ultimo treno passeggeri, per dirigersi in linea dove effettua il lavoro su poche centinaia di metri, per poi tornare in stazione a Saluzzo. Questo per consentire il normale traffico dei treni abituali. Un paio di anni fa era stato rifatto il tratto Saluzzo-Cuneo; per quello con Moretta (Milanesio) non sono riuscito ad avere notizie.
Un ottimo spunto per ricreare qualcosa di originale sul plastico. La locomotiva ex CD è stata a catalogo CS Train per anni, e diversi mezzi per il lavoro dell'armamento sono a catalogo di Kibri, Bachmann e Lepri.
Lascio le parole alle immagini.
Alberto Isoardi

Il piazzale della stazione di Saluzzo insolitamente "denso" di rotabili. 25 luglio 2009 (foto A. Isoardi)

Sopra - Locomotiva ex CD (foto A. Isoardi)

Sotto - Mezzi operatori vari (foto A. Isoardi)

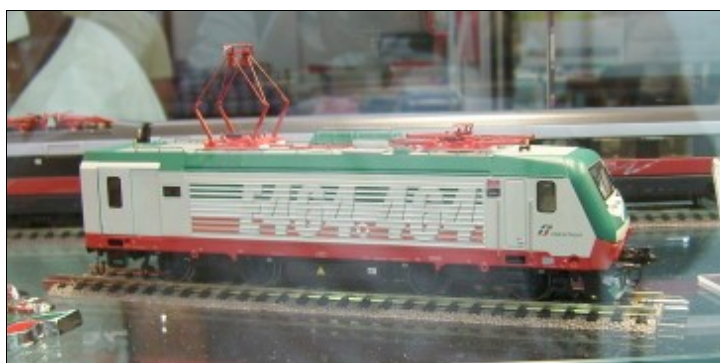
Hobby Model Expo di Novegro 2009

L'edizione 2009 dell'Hobby Model Expo di Novegro ha visto come di consueto la presenza delle principali ditte che producono modelli ferroviari, con l'esclusione però della Roco, rappresentata in Italia dalla Gieffeci, assenza dovuta pare alla decisione della casa austriaca di vendere direttamente i propri prodotti senza più passare per gli importatori nazionali. In ogni caso il catalogo Roco non prevede novità per il mercato italiano. Assente anche Dimo, casa collegata alla Gieffeci, rappresentante di Comofer, Piko, Heris, Sommerfeldt e Jordan. Assenti, oramai perenni, Corel (Fleischmann e Brawa) e Sticktoy (Märklin-Trix), ditte che non prevedono novità per il mercato italiano. Non era presente neppure la nuova ditta Big Model che ha realizzato assieme a Mario di Fabio le elettromotrici ALe 803. Si avuta anche conferma che la Faller, altra casa rappresentata da Gieffeci, ha chiesto la messa in liquidazione per fallimento.
Secondo il nostro parere quest'anno sono state presentate un po' meno novità rispetto agli ultimi anni, anche se quelle viste mettono a dura prova i portafogli degli appassionati. Forse le ditte dovrebbero cominciare a capire che la situazione economica limita di molto la possibilità di spesa dei modellisti.
Cominciamo questa volta da Os.Kar che ha presentato le novità più clamorose. Durante la conferenza stampa del venerdì mattina non solo ha presentato un campione della locomotiva diesel D 445, che voci di corridoio davano già da tempo in programma, ma ha anche annunciato per l'anno prossimo l'ETR 250 Arlecchino e le automotrici ALn 990 OM. Nelle vetrine erano esposti l'ALTn 444.3001 Belvedere, nella versione prototipo presentata alla fiera di Milano, praticamente definitiva, i campioni delle automotrici ALn 773, la locomotiva diesel D 341.4001 appena consegnata nei negozi, le locomotive diesel D 341 completamente rifatte (entro Natale saranno sostituite quelle difettose prodotte due anni fa) e tutte le versioni dei rimorchietti LDn 24, tra questi ultimi anche il 334 di Udine in livrea a due tona-

Dall'alto in basso
OS.KAR
Prototipi di D 445, D 341, ALn 773
ALTn 444.3001 versione Fiera di Milano

A sinistra
ACME
Motrice dell'ETR Frecciarossa

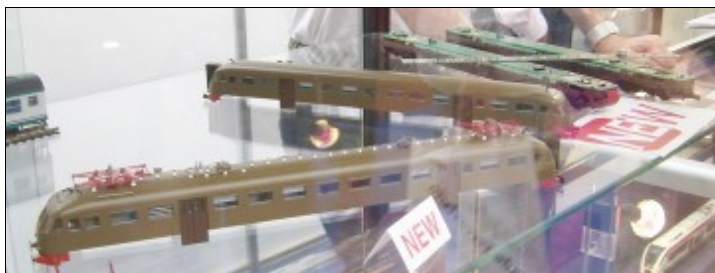
Casse ed altri pezzi dell'ETR 300 Settebello

A destra
OS.KAR
LDn 24

ACME
Dall'alto in basso
E 646 1ª serie, E 646 navetta, E 464.464
Carrozza UIC-X 1964 in livrea azzurra sperimentale
Bagagliaio Carnera in livrea grigia di servizio

lità di verde che era stato adibito, assieme al suo gemello 303, a trasporto biciclette e che da pochi giorni era già in vendita.
Altra ditta che sforna modelli a getto continuo è la Acme. Ha presentato l'ETR 500 in livrea Frecciarossa, le locomotive elettriche E 646 navetta con baffo e con rettangolo arancione sul frontale (una di queste messa sul mercato proprio a Novergo), la locomotiva elettrica E 464.464 con la sua livrea speciale, realizzata al vero per far risaltare il fatto che è la prima locomotiva italiana che nel numero progressivo ripete quello della serie, la locomotiva elettrica E 645 (già nei negozi), anche in versione E 646 1ª serie nella livrea verde magnolia/grigio perla d'origine, le carrozze UIC-X tipo 1964 (era esposta quella con livrea sperimentale azzurra consegnata proprio in concomitanza con l'Expo), i bagagliai DI 90000 e DUz 95000 con in livrea rispettivamente verde e castano/isabella, il bagagliaio “Carnera” in livrea grigio cenere, una serie di carri Hg ed altri carri F, di cui uno in versione UF per trasporto posta. Abbiamo saputo poi dai forum su Internet che il sabato (la nostra visita è avvenuta come sempre di venerdì) ha presentato anche il bagagliaio per treni merci Dm 99. Della novità più attesa, l'ETR 300 Settebello, erano esposte le prime stampate delle casse; la sua realizzazione è slittata alla prossima primavera per dare la precedenza al Frecciarossa che sarà consegnato il 13 dicembre in concomitanza con l'apertura della nuova linea AV Bologna-Firenze.
Vitrains ha presentato le elettromotrici ALe 840, che erano esposte aperte per far veder che il motore centrale è invisibile rimanendo sotto la riproduzione dei sedili. Saranno nei negozi per Natale. Presentate anche le carrozze MDVC nella versione attuale e perciò in livrea XMPR con logo FS rosso/verde e con illuminazione interna di serie. Dovrebbero essere in seguito prodotte anche quelle allo stato d'origine in livrea navetta, ma questo comporterà una modifica degli stampi. Dei GTW Stadler invece non si è ancora visto nulla.
Nelle vetrine di Hornby Rivarossi si è finalmente vista la locomotiva a vapore Gr 743 (unica novità tra le vaporiere italiane vista a Novegro); ad una prima vista, e dalle dichiarazioni della casa, sembra migliorata rispetto alla Gr 740; anche questo modello sarà in vendita entro Natale. Si è anche vista la locomotiva elettrica E 424 con citofono Perego, che secondo gli annunci della Rivarossi avrebbe dovuto essere nei negozi già dall'estate. Erano esposte anche le locomotive elettriche E 402 A e B rivedute e corrette, perciò finalmente dovrebbero essere consegnate anche le casse di ricambio per le E 402 B XMPR prodotte l'anno scorso senza la riproduzione delle viti che fissano al vero la cabina alla cassa. Sono state presentate anche le locomotive diesel “occhialute” D 753 di Sistemi Territoriali, RTC e Del Fungo Giera. Delle altre novità annunciate, come la locomotiva elettrica trifase E 432 e la Littorina ALn 556 Fiat, non si è ancora visto nulla, anche se la loro realizzazione viene confermata.
Passando agli artigiani, Sagi ha presentato un carro Velz a piano ribassato per trasporti speciali con

cabine alle estremità, un carro L con garitta per trasporto scorie delle locomotive a vapore, un carro Ge con garitta per trasporto cavalli, i carri Mg tramoggia a due assi per trasporto cereali (6 numerazioni diverse per comporre treni completi), i carri cisterna Mni adibiti a trasporto acido nitrico (3 numerazioni diverse) ed un carro FI completato giusto in tempo per Novegro. Finalmente si sono visti anche alcuni carri in scala N.
Il GMR presentava sotto il marchio GT le automotrici ALn 990 FIAT e OM, con il marchio HF l'elettromotrice ALe 880 singola e come Artmodel la locotender Gr 898.
Degli altri artigiani abbiamo solo ammirato i bei modelli esposti nelle vetrine, visto che il loro acquisto è alla portata di pochi.
L'articolo è completato dalle foto di Claudio Canton, non sempre perfette perché il vetro delle vetrine qualche volta crea dei fastidiosi riflessi.

C. Canton/V. Paoluzzi

Sopra - RIVAROSSI - E 424 con citofono Perego
Sotto - ARTMODEL - Locotender Gr 898

A destra, dall'alto in basso
VITRAINS - ALe 840 e carrozza MDVC XMPR
RIVAROSSI - Locomotiva a vapore Gr 743
SAGI - Carri per cereali, carro Velz e carro FI, carro per scorie e cisterna per acido nitrico

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 54 - Anno 14 (N° 3 / 2009)
Allegato al supplemento N° 8 al N° 1 - Marzo 2009 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio